

одобрен участниками XII конгресса TiCCiH, который проходил в июле 2003 года в Нижнем Тагиле. Конгресс принял специальное обращение в адрес Министерства Культуры РФ с просьбой о включение Проекта сохранения и использования памятников индустриального наследия первого в России музея-завода в Нижнем Тагиле в Федеральную программу финансирования исторического наследия России. И эта поддержка неслучайна. Она свидетельствует о признании уникальности нашего исторического наследия, о научном уровне наших работ по его сохранению.

*Семенов Н.М.
(Москва)*

УРАЛ В ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ТРАМВАЯ

Среди знаменательных историко-технических дат нынешнего, 2004 г. достойно внимания 75-летие появления на Урале городского электро-транспорта. В очередную годовщину Октябрьской революции, 7 ноября 1929 г., по улицам тогдашнего Свердловска (ныне Екатеринбурга) и Перми одновременно двинулись в путь яркие и звонкие трамвайные вагоны, первые на всем огромном пространстве от Волги до Владивостока. Примечательно, что пермский трамвай мыслилось пустить, для начала, на... паровой тяге, используя подвижной состав рубежа XIX–XX вв., высвободившийся при электрификации к середине 1922 г. Петровско-Разумовской пригородной трамвайной линии в Москве, однако, возобладало все же гораздо более дальновидное решение, подкрепленное высокими темпами развития отечественной экономики конца 1920-х гг. в целом.

К тому времени уральцы уже были знакомы с основами электротранспорта. Усть-Катавский вагоностроительный завод еще в самые первые годы XX в. небезуспешно изготавливал трамвайный подвижной состав колеи 1000 мм для вновь создававшихся тогда, в частности, на Кавказе электротранспортных предприятий, а на знаменитом Верхне-Исетском заводе г. Екатеринбурга незадолго до Первой мировой войны были внедрены промышленные электровозы зарубежного производства. В новых исторических условиях «развернутой социалистической индустриализации», сопровождавшейся интенсивным ростом существовавших и возникновением множества новых промышленных центров, трамвай с его многовагонными поездами оказался как нельзя более востребованным

населением Урала. Прокладку и дальнейшую эксплуатацию линий нередко брали на себя крупные промышленные предприятия. Так, г. Магнитогорск обязан своей 140-километровой ныне сетью удобных трамвайных маршрутов созданному в годы первых пятилеток Магнитогорскому металлургическому комбинату, транспортные службы которого поддерживали движение по городу от пуска первых вагонов в 1935 г. вплоть до совсем недавнего 1993 г. В г. Нижнем Тагиле два крупнейшие градообразующие предприятия: Нижнетагильский металлургический комбинат и Уральский вагоностроительный завод создали уже к началу 1950-х гг. единую трамвайную сеть, которую обслуживали вагонами каждый из своих депо. А вот созданный опять-таки в годы первой пятилетки к северу от тогдашнего Свердловска крупный Уральский машиностроительный завод, напротив, отказался от планировавшегося, было, создания собственной трамвайной линии, передав уже полученный для ее эксплуатации подвижной состав муниципальным электротранспортникам, которые и открыли движение. Кстати, на том «уралмашевском» маршруте были успешно внедрены одни из первых во всей стране четырехосных трамвайных вагонов увеличенной вместимости, изготовленные подмосковным Коломенским заводом.

Основным изготовителем трамвайного подвижного состава для всей страны периода первых пятилеток был также подмосковный Мытищинский завод (ныне ЗАО «Метровагонмаш»). При очень высоких в ту пору темпах развития отечественной, в том числе, – уральской экономики, его конструкции и производственные возможности быстро перестали соответствовать реальному спросу на внутригородские перевозки, особенно – в часы рабочих смен. Неудивительно, что с 1938 г. производство трамвайных вагонов было решено возобновить также и в Усть-Катаве. Местные специалисты не только освоили переданную им из Мытищ техническую документацию, но и всего за год с небольшим создали «усовершенствованный трамвайный поезд образца 1940 г.», первые образцы которого были отправлены столицам, союзных республик Минску и Ташкенту, достойно представив там уральскую индустрию в целом.

Разразившаяся 22 июня 1941 г. Великая Отечественная война обернулась как свертыванием производства мирной продукции, так и эвакуацией на Урал большого количества предприятий и населения из Европейской части страны: к примеру, те же усть-катавские вагоностроители дополнительно приняли на своих площадях немало мытищинских кол-

лег. Для удовлетворения продолжавших резко возрастать, таким образом, потребностей во внутригородских перевозках на Урал были доставлены несколько московских троллейбусов, пущенных к концу 1942 г. по улицам Челябинска, а еще год спустя также и в Свердловске. В том же 1943 г. свердловские электротранспортники вывезли по только что проложенной во все еще осажденный гитлеровцами Ленинград (ныне Санкт-Петербург) «Дороге Победы» сильно поврежденные за время блокады трамвайные поезда, которые были вскоре же восстановлены силами уральских предприятий и начали обслуживать местное население. Установившееся при этом инженерно-техническое сотрудничество с ленинградцами получило еще большее развитие после войны: вагоны, строившиеся на невских берегах, пользовались большим успехом, к примеру, в Магнитогорске и Нижнем Тагиле.

При послевоенном восстановлении народного хозяйства СССР, за Усть-Катавским вагоностроительным заводом, сильно загруженным сугубо военными заказами, было решено также сохранить роль основного поставщика трамвайных поездов для всей страны в соответствии с новым проектом, разработанным московскими специалистами. Выпуск тех вагонов с не лишенными изящества цельнометаллическими кузовами удалось освоить к концу 1948 г. под маркой КТМ+КТП-1. Комплектуясь, с учетом тягот той поры, далеко не самым совершенным оборудованием, они, однако, вышли столь добротными и надежными, что успешно эксплуатировались многие годы от Минска до Владивостока и от Архангельска до Еревана включительно, да и сейчас, более полувека спустя, используются отдельными депо как служебно-вспомогательный транспорт. Не обошлось и без субъективных коллизий:

Свердловск (Екатеринбург) не использовал и до сих пор не использует усть-катавские вагоны в пассажирском движении, да и наиболее близкий к Усть-Катаву г. Златоуст долгое время предпочитал КТМ+КТП-1 подвижной состав гораздо более удаленного Рижского вагоностроительного завода. Первое послевоенное десятилетие ознаменовалось на Урале и едва ли не единственными во всей отечественной истории практическими опытами создания интегрированных пригородно-городских сетей облегченного рельсового электротранспорта. В 1949 г. трамваи начали курсировать по 15-километровому маршруту из г. Копейска до юго-восточной окраины Челябинска а четыре года спустя – открылась 16-километровая линия Волчанск-Карпинск специально для которой

стандартные вагоны КТМ-1 были дооборудованы более комфортабельными мягкими сиденьями. К сожалению, под давлением и объективных, и субъективно-волонтаристских факторов, предприятия те просуществовали только до 1976 и 1965 гг. соответственно, хотя Министерство жилищно-коммунального хозяйства РСФСР предлагало в середине 1970-х гг. развить Копейскую линию до масштабов современного скоростного трамвая в самый центр Челябинска, а маршрут Волчанск–Карпинск можно было бы продлить, в принципе, в такую имеющий, с 1954 г. собственную трамвайную сеть довольно крупный промышленный г. Краснотурьинск. Этот, оказавшийся не слишком удачным, уральский опыт достоин особенно пристального изучения сегодня, когда, ухудшающаяся экологическая обстановка явно стимулирует возвращение к идеям подобного регионального рельсового электротранспорта во всем мире.

Обладея незаурядным научно-инженерным потенциалом, Урал на рубеже 1950–60-х гг. одним из первых в СССР начал внедрять «высокотехнологичные» как сказали бы сегодня трамвайные вагоны знаменитой чехословацкой Фирмы «ЧКД–Татра». Этот комфортабельный, удобный и экономичный в эксплуатации подвижной состав появился сначала в Свердловске, затем – в Ижевске и Уфе, причем, для наиболее полного использования высокого потенциала новых «Татр», Ижевск обзавелся в 1982 г. линией скоростного трамвая: первой в регионе и одной из немногих по всей стране вплоть до настоящего времени. Когда же «бархатная революция» 1989 г. обернулась развалом Чехословакии и прекращением поставок оттуда полюбившихся уральцам вагонов, ряд местных предприятий, включая «оборонные», выступили с проектом «Спектр – Совместное Производство Екатеринбургских Трамваев», весьма успешно реализуемым в настоящее время. Не уступая прежним «Татрам» в эксплуатационных характеристиках, а по целому ряду параметров и превосходя чешский подвижной состав, «Спектры» успели завоевать популярность в самом Екатеринбурге, Уфе, никогда прежде не использовавших столь совершенную технику Нижнем Тагиле и Казани, сравнительно небольшом Краснотурьинске. Можно предположить, что уже в ближайшее время екатеринбургские вагоностроители составят реальную конкуренцию усть-катавским коллегам, и это будет лишь к лучшему, учитывая давно назревшие потребности обновления городского транспорта всей России.

Наконец, еще при подготовке к празднованию в 1977 г. 60-летия Октябрьской революции, свердловские электротранспортники первы-

ми в стране выявили и творчески использовали немалый туристско-рекреационный потенциал трамвая, организовав экскурсии по городу в реставрированном вагоне довоенной постройки. Предпринятая тогда же попытка создания в Южном трамвайном депо Свердловска крупного транспортного музея с экспозицией подлинной техники разных лет, к сожалению, успеха не имела, но позволила сохранить ряд небезынтесных вагонов, ставших-таки музейными экспонатами к отмечавшемуся в 1999 г. К 70-летию уральского электротранспорта. Сегодня экскурсии по Екатеринбургу проводятся уже в современных вагонах. «Трамвайный туризм», весьма популярный, кстати, за рубежом, мог бы, очевидно, получить развитие также в Нижнем Тагиле, где пути связуют уникальный Музей-заповедник горно-металлургического дела с железнодорожным вокзалом и, далее, музейно-выставочным комплексом «Уралвагонзавода», в живописном Златоусте, Усть-Катаве. Для любителей же сугубо транспортной старины большой интерес способны представить до сих пор всецело однопутные, с разъездами, как это было принято в самом начале XX в., трамвайные сети Волчанска и Краснотурьинска. Ну а трамваи Магнитогорска и Орска единственные в мире, курсирующие между Европой и Азией по мостам через реку Урал.

Итак, к своему близящемуся 75-летию электротранспорт городов Урала подходит со вполне весомыми достижениями, хотя и, к сожалению, не без досадных потерь: десятилетие назад, к примеру, был, думается, чересчур поспешно ликвидирован действовавший с 1946 г. трамвай г.Карпинска. Нам остается пожелать всем труженикам этой немаловажной отрасли дальнейших успехов, а также выразить глубокую признательность екатеринбуржцу Алексею Марову за помощь в работе над данной статьей.

Литература

- 1 Каледин Н.Д. Среди вершин. Очерк истории Усть-Катавского вагоностроительного завода. Челябинск, 1992.
- 2 Семенов Н.М. Всероссийская трамвайная конференция 1922 г. // Вопросы истории естествознания и техники. 2003. № 1. С.17–30.
- 3 Semynov N. Soviet Tramcars. 1922–1992 // Light Rail and Modern tramway (UK). Vol.56 (1993). № 661. P.59–64.